LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

Paris.... Un an 14 fr.
Départem^ts — 15 fr.
Etranger . — 20 fr.

Édition de luxe
France. Un an. 30 fr.
Etranger. — 40 fr.

3 Janvier 1903. — N° 225.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

Pages de Couverture, la ligne. . 1 fr. 50
La Page . . . . . 600 fr.
Encartage. . . . . 500 fr.

LA ROUTE LA PLUS HAUTE D'EUROPE.

C'est dans les Alpes autrichiennes, au col du Stelvio, dans ce massif qui s'avance comme un coin entre l'Italie et la Suisse, que se trouve située cette route, récemment construite par le gouvernement austro-hongrois et qui s'élève à 3 000 mètres d'altitude. Peu connue encore, elle promet d'être l'an prochain très fréquentée par les automobiles, car l'Automobile-Club d'Autriche l'a choisie comme itinéraire d'une grande course de côte internationale.

(Voir l'article pages 11 et suiv.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voir dans notre prochain numéro :

Les rois du Turf en 1902,
par Franc-Picard.

Un match international de football,
par André Foucault

Un nouveau sport,
par F. Fos.

Chauffeurs Américains,
par Georges Prade.

etc. etc.

✤

Rappelons que nos abonnés ont droit à :

1° Un carton protecteur
permettant de conserver les derniers numéros de la Vie au Grand Air *: inscription en lettres d'or, ferrures en cuivre,* **valeur 3 fr.** *(pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr pour la France et 2 fr. pour l'Étranger).*

2° Une carte routière de la France
1m,30 × 1m,60, établie à l'échelle du 1/800 000e, **valeur 4 fr.** *(pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Étranger).*

3° Un abonnement de 3 mois à « Femina »,
la revue idéale de la femme et de la jeune fille, magnifique magazine, illustré de 50 simili-gravures sur papier couché, très joli cadeau que nos abonnés pourront offrir à leur femme, mère, fille, sœur ou amies, **valeur 3 fr.** *(pour le port et l'enchemisage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).*

4° Dix lignes dans les Petites Annonces,
à prendre dans le cours de l'abonnement, ce qui constitue le meilleur moyen de vendre, acheter ou échanger tout objet de sport, **valeur 10 fr.**

5° 5 0/0 de remise
sur tous les livres de sport et les primes sportives vendus dans nos Bureaux.

6° Les numéros exceptionnels
édités par la Vie au Grand Air, *chaque année, et qui n'ont pas été moindres de deux par an jusqu'à ce jour,* **valeur minima 1 fr. 50.**

Notre abonnement est donc, en réalité, plus que remboursé, puisque la valeur totale des primes dépasse 20 francs, alors que l'abonnement ne coûte que 14 francs pour Paris et 15 francs pour les départements.

Voir également, à notre page du "Bloc-Notes", les Primes féminines *offertes à nos abonnés.*

✤

Si vous voulez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'*Auto-Vélo*.

✤

NOTRE CARTON RELIEUR

La cinquième année de la Vie au Grand Air *vient de s'achever. Il n'est pas un abonné ou un lecteur de notre revue qui ne tienne à conserver précieusement la collection qu'il a soigneusement recueillie.*

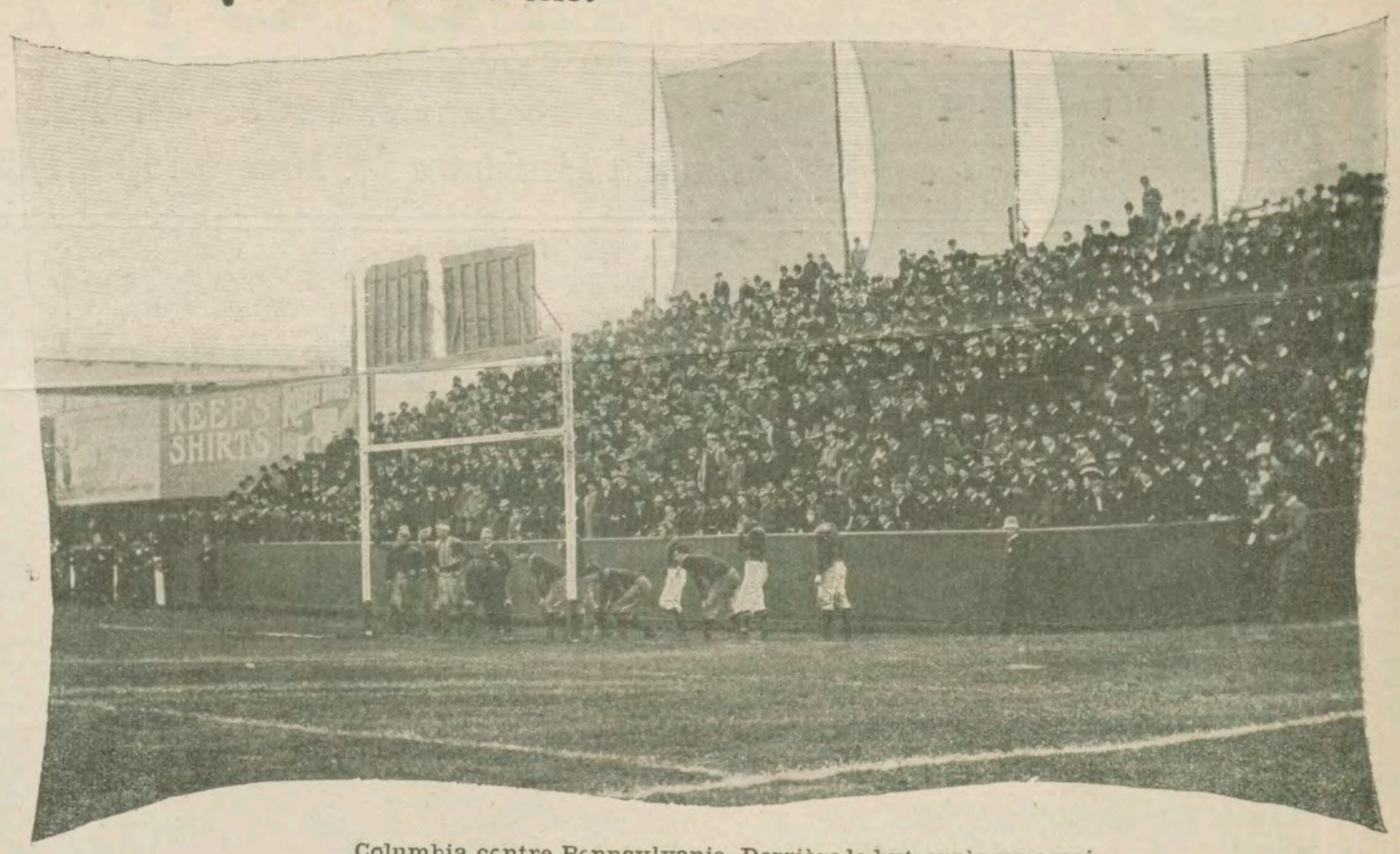
Nous ne saurions trop leur recommander notre carton relieur, *système très pratique de reliure automatique permettant de conserver les 52 numéros de l'année.*

Ce carton relieur très élégant, bleu foncé, avec lettres d'or, est vendu 4 fr. Joindre 85 centimes à la commande pour l'envoi à domicile.

✤

MUSICA

24 pages de musique nouvelle
20 pages de gravures
spécimen contre 1 franc.
LES ÉDITEURS.



Columbia contre Pennsylvanie. Derrière le but après un essai.
Dominant les tribunes, des toiles — trouées pour annihiler la poussée du vent — permettent à l'arbitre de juger les buts.

Le Football Américain

La presse politique française et nos journaux spéciaux ont souvent blâmé les brutalités excessives dont sont marquées les parties de football américain. Il ne se passe pas de saison, du commencement d'octobre à la mi-décembre — la rigueur de la température ne permet pas de prolonger le jeu plus longtemps, — où plusieurs des matches ne soient marqués par des accidents souvent graves, parfois même mortels, martyrologe athlétique qui n'entrera heureusement jamais dans les mœurs de la jeunesse européenne. Mais, si nous ne devons pas connaître les émotions excessives et cruelles du sport qui réunit de l'autre côté de l'Atlantique les foules enthousiastes — souvent plus de 25 000 personnes, — il nous a paru curieux d'initier nos lecteurs à cette branche de l'athlétisme américain.

Les « meneurs de cris » à l'entraînement.
On nomme ainsi les membres dévoués qui, dotés de bons poumons, sont chargés de pousser le cri de guerre de chaque club.

✤

En 1875, les Universités de Harward et de Yale organisèrent la première partie de football, et bientôt cette sorte de rugby connut la vogue dans toutes les Universités de là-bas.

Dès son origine, il se jouait, comme aujourd'hui du reste, avec onze hommes. Pendant deux années, en 1878 et en 1879, les équipes se composèrent de quinze joueurs. Mais bientôt on en revint au chiffre de onze.

La règle disant que le ballon doit avancer de 5 yards en trois tenus date de 1881. Les lignes d'avants étaient devenues si fortes que les poussées étaient annihilées et que beaucoup de matches se terminaient sans résultat, ne présentant plus d'intérêt pour les spectateurs, qui désertaient les terrains.

Quatre ans plus tard, l'Intercollegiate Association groupait les Universités les plus renommées, entre autres : Harward, Yale, Princeton, Pennsylvanie, Wesleyan, Columbia, etc.

Il faut d'ailleurs remarquer que le jeu, très populaire et très goûté par les masses, ne réunit qu'un nombr

Yale contre Columbia.
Effondrement d'une mêlée.

restreint d'équipes, quarante environ, toutes ou presque toutes universitaires. On a formé des clubs de football dans les grandes villes, mais ils sont composés d'anciens joueurs des Universités et ne pratiquent pas souvent. La carrière du footballeur américain est généralement terminée à vingt-cinq ans.

Le petit nombre des équipes s'explique par la perfection qui est exigée des jeunes gens qui briguent l'honneur d'y prendre place. Les athlètes, coureurs à pied, sauteurs et autres, qui nous stupéfièrent en 1900, sont loin de valoir en force et en souplesse un footballeur. D'ailleurs, on a rarement vu là-bas un pédestrian devenir un équipier renommé. Le choix est si sévère, le recrutement si scrupuleux, l'un homme manquant une passe risque bien de perdre sa place.

Le terrain mesure 100 yards de long sur 50 de large, marqué de 5 en 5 yards. Les 22 mètres derrière les buts sont réduits à quelques yards.

Les buts sont formés de deux poteaux de 6m,06 de haut, espacés de 5m,75 et reliés par une traverse de bois placée à 3m,30 du sol.

Les onze joueurs comprennent : sept avants, un « quart », deux demis, un arrière.

Le public pendant une grande partie.

Les physionomies des assistants, gaies ou navrées, suivant que c'est leur équipe ou l'équipe adverse qui prend l'avantage, sont très curieuses à observer.

Au coup d'envoi, le jeu prend l'allure de notre rugby avec la recherche des essais et des buts. D'ordinaire, les « chargeurs », nos avants, essaient de porter le ballon ou de protéger les arrières chargés de donner les coups de pied : on en voit qui couvrent les trois quarts du terrain !

Dès que le sifflet s'est fait entendre, le ballon part vers l'adversaire qui le renvoie en touche. Notre mise en ligne ne se fait pas, mais une mêlée, où les hommes ne se tiennent pas par le corps, se forme à cet endroit. Un des avants du camp favorisé, le *snapper back*, « homme qui passe en arrière », placé au milieu d'une première ligne de cinq joueurs, essaie de donner le ballon qu'il tient à ses voisins, entre ses jambes. On le choisit grand et puissant, sans que la vitesse soit indispensable. Ses voisins sont les « *guards*, « gardiens », et les joueurs du bout de la ligne des *tacklers*, « plaqueurs », gaillards solides et rapides. Trois joueurs en seconde ligne, les *end rusheurs*, « chargeurs », coureurs hors ligne, et le *quarter* « quart », qui, en temps de défense, se conjuguera avec les demis.

Le *quarter*, « quart », assume la plus grosse responsabilité, car il lui appartient de diriger le jeu. Quand il n'est pas capitaine, fait assez rare, il a le droit de changer la tactique de ce dernier, s'il le juge nécessaire.

Les demis doivent posséder un grand sang-froid, car ils constituent la vraie ligne de défense. Il leur faut se montrer bons coureurs, avec des coups de pied sûrs et de robustes plaquages. Quant à l'arrière, son rôle est celui de ses collègues du Vieux-Monde, mais avec des arrêts encore plus francs, parce que plus dangereux.

Olcott, de Yale, un fameux « plaqueur ».

Quand le *snapper back*, avant-centre, a pu passer à un de ses voisins ou, plutôt, entre ses jambes, à un des hommes qui se trouvent derrière lui, la passe s'organise comme entre nos trois-quarts, mais pour ainsi dire sur place. Il est rare qu'elle aboutisse, chaque homme étant étroitement marqué. Dès qu'un joueur a le ballon, une « combinaison » se forme, trois ou cinq joueurs se plaçant, par exemple, en V autour de lui, et fonçant à toute vitesse sur l'adversaire. Ce dernier essaie de disloquer la « combinaison », et c'est alors que se produisent ces terribles et dangereux effondrements de mêlées où un joueur a parfois les deux équipes au grand complet sur le dos ! Les quelques Américains que nous avons pu apprécier en France, Roosevelt, Farguhar et A. Muhr, entre autres, ont su se faire apprécier comme plaqueurs. Ils n'auraient pourtant, même le premier nommé, de plastique si impressionnante, jamais trouvé place dans une équipe de chez eux !

Les combinaisons de mêlée sont multiples. Une de nos gravures montre Weeks, un merveilleux sauteur de Columbia, grimpant sur le dos de ses coéquipiers, et franchissant d'un bond la mêlée adverse, le ballon entre les mains. Hélas ! les dos, des joueurs français ne sont pas matelassés, et nous ne verrons pas de longtemps Amand ou Binoche accomplir pareille prouesse !

Comme on le voit, le jeu consiste surtout en mêlées. Quelque longs que soient en effet, les coups de pied, les hommes courent si vite qu'ils sont presque toujours en même temps que le ballon, lancé en hauteur, sur l'homme qui le reçoit. Aussi les charges, avec toutes leurs combinaisons, sont-elles multiples.

Il est très curieux de suivre la façon dont le capitaine donne ses commandements. Au lieu de « talonnez à gauche, rentrez le ballon, etc. », il criera « 4 — 11 — A — 127 », langage chiffré dont la clef est aussi jalousement gardée qu'ardemment épiée.

Voici les règles qui différencient le football américain du rugby pratiqué en France :

L'essai peut se faire en touche de but, même sur un tenu.

Le *punt out*, « coup de renvoi de derrière les buts », se fait de deux façons : si l'essai est fait en mauvaise position, l'équipier a le droit d'apporter son ballon d'après une perpendiculaire sur la ligne de but,

Princeton contre Lafayette. — L'arbitre siffle un tenu.

et de l'envoyer d'un coup de pied de volée à ses coéquipiers, rangés à 15 yards au moins des buts ; un de ces derniers, recevant le ballon de volée, essaie alors le but d'une façon plus favorable. Si le ballon est en touche de but, l'homme ayant réussi l'essai peut se placer à l'intersection de la ligne de touche et de la ligne de but ; il renvoie alors le ballon à ses coéquipiers, comme dans le premier cas.

Le *safety*, « point de sûreté », pénalise de deux points l'équipe qui, se voyant menacée, se décide, pour sauver l'essai, à rentrer le ballon dans son but et à le marquer.

La règle des trois mêlées est la suivante : si en trois mêlées le camp attaquant n'a pas gagné 5 yards ou perdu 20 yards une quatrième mêlée lui est accordée, à l'issue de laquelle il doit donner un coup de pied, ce qui est désavantageux, le ballon allant ainsi à l'adversaire.

L'*interference*, « empêchement », qui consiste à se servir de ses mains ou de ses bras pour gêner un adversaire sans le plaquer, est permis.

L'équipier blessé ou expulsé est remplacé (1).

Weeks, de Columbia, sautant par-dessus la mêlée pour prendre le ballon à la sortie.

H. E. Poe, petit-fils du célèbre romancier Edgar Poe, marque l'essai pour Princeton, après une course de 90 yards.

Le *snapper back* ne peut envoyer le ballon derrière lui avant qu'un autre joueur de son camp ne le lui ait passé. Il n'a donc pas le droit de jouer le ballon mort avant la formation de la mêlée.

Après le coup de renvoi, le ballon ne doit pas aller directement en touche. Si le cas se renouvelle trois fois, une mêlée est formée aux 25 yards.

Un *empire*, « arbitre », et un *referee*, « juge », sont choisis dans un troisième club. L'arbitre décide des fautes et des brutalités ; le juge suit le ballon et prend les temps ; il avertit quand les dernières minutes arrivent.

Une faute volontaire est punie par la mêlée accordée à l'équipe adverse ou, quand c'est le camp qui a le ballon, par 5 yards de recul.

En cas d'étranglement, de croche-pied ou de plaquage au-dessous du genou, 25 yards ou un coup franc sont accordés à l'adversaire. Au cas où 25 yards amèneraient ce dernier dans les buts, on lui en accorde 12 1/2 et pas de coup franc.

Un essai compte 5 points, et le but après essai un point seulement. Les buts sur coups francs ou autres valent 5 points.

F. Fos.

Une sortie de mêlée.

L'arbitre et le juge suivent le jeu aux deux extrémités du groupe.

(1) Il y a toujours trente remplaçants sur les lignes de touche. Parfois tous les équipiers changent au cours d'une partie.

(Clichés Lazarnick.)

A la Société d'Encouragement

L'année sportive 1902 a été marquée par divers incidents sur lesquels nous aurons peut-être un jour l'occasion de revenir; qu'il nous suffise de rappeler, pour mémoire, l'introduction de la monte américaine, l'adoption du starting machine, la venue en France de plusieurs propriétaires étrangers, le maquillage et le trafiquage sur le pedigree de certains chevaux de courses, le retrait de la licence à des jockeys fameux, enfin, pour terminer l'année, les modifications, non point au code des courses, mais au règlement intérieur de la Société d'Encouragement pour l'amélioration des races de chevaux en France.

JAMAIS, depuis que les courses existent, la presse quotidienne n'avait eu autant à s'en occuper que pendant le dernier mois de l'année qui vient de finir; même les « manchettes » de certains journaux portèrent en lettres grasses : *Une Révolution dans le monde des courses*; d'autres annonçaient la *Démocratisation du Jockey-Club*; le *Temps* lui-même, et le très grave *Journal des Débats*, dont les attaches avec un des membres les plus influents du comité de la Société d'Encouragement sont connues, publièrent des notes d'allures officieuses; et, en fin de compte, personne ne pouvait se dire exactement renseigné; tout ce que l'on pouvait affirmer avec certitude, c'est que des pourparlers avaient été engagés entre le prince d'Arenberg, agissant au nom et comme président de la Société d'Encouragement, et M. Mougeot, ministre de l'Agriculture, et par ce fait grand maître des haras et, dans une certaine mesure, des courses de chevaux en France.

Le dernier *Bulletin officiel de la Société d'Encouragement* était muet sur les transformations ou, plutôt, les modifications annoncées; mais le public aime à être renseigné; aussi, M. le vicomte d'Harcourt, le grand propriétaire éleveur bien connu, vice-président de la Société d'Encouragement, n'a pas voulu laisser plus longtemps le public et les propriétaires dans l'indécision. Dans une lettre rendue publique et adressée à notre confrère G. Calmette, du *Figaro*, le vicomte d'Harcourt place la question sur son véritable terrain; c'est le document officiel opposé aux racontars. Voici ce qu'a écrit le vice-président de la Société d'Encouragement au nom du comité :

Dimanche, Paris.

Monsieur le Directeur,

En l'absence du président du comité des courses, le prince d'Arenberg, qui est parti pour l'Égypte et m'a prié de le remplacer, je prends la liberté de m'adresser à vous pour vous demander de vouloir bien éclairer le public et mettre fin à des bruits inexacts et fâcheux.

Voici l'entière vérité :

« A la suite de pourparlers que le prince d'Arenberg a eus avec le ministre de l'Agriculture, l'accord s'est établi par un échange de lettres.

Le ministre a écrit au prince d'Arenberg une lettre où il demande :

Qu'à partir du 1er janvier 1903 le ministre soit « *informé* par les sociétés de courses de la « nomination des commissaires ;

« Que le ministre approuve les programmes;

« Que le directeur des haras assiste aux réu- « nions de la Société, avec voix consultative. »

« Et il ajoute qu' « il serait bon qu'un cer- « tain nombre de propriétaires, offrant toutes « les garanties qu'on est en droit d'exiger et « choisis d'une manière différente de son « mode de recrutement actuel, prît part aux « délibérations du comité des courses. L'ad- « mission de six personnes honorables répon- « drait au besoin de l'état de choses actuel. »

La lettre se termine par une « reconnaissance » des importants services rendus par la Société à la cause de l'élevage national.

Le président de la Société a répondu en remerciant le ministre de cet hommage et en déclarant que le comité des courses était d'accord avec lui sur les modifications à introduire dans son organisation.

Je vous remercie d'avance, monsieur le Directeur, de ce que vous voudrez bien faire

Pce d'Arenberg.

Le Prince d'Arenberg, président du Comité de la Société d'Encouragement.

Le Prince d'Arenberg, qui est un sportsman accompli, propriétaire et éleveur de chevaux de course, est un grand chasseur. Cette photographie a été prise à une chasse chez le Cte de Fels, pendant un repos. A gauche, M. Gordon-Bennet, directeur du New-York Herald.

M. Abeille.

M. Abeille, propriétaire de *La Camargo*, au pesage de Longchamp avec son beau-frère.

Vte d'Harcourt.

Le Vte d'Harcourt, vice-président de la Société d'Encouragement, avec son entraîneur. (Photographie prise aux courses de Vichy le jour du Grand Prix.)

M. Aumont.

M. Aumont, propriétaire et éleveur, aux courses de Longchamp.

(Cl. Pirou.)
M. E. Veil-Picard, propriétaire et éleveur, qui a cette année acheté le fameux étalon *Childwick*, moyennant 275 000 francs.

pour nous être utile et pour rétablir la vérité, et je vous prie d'agréer l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Vicomte d'Harcourt.

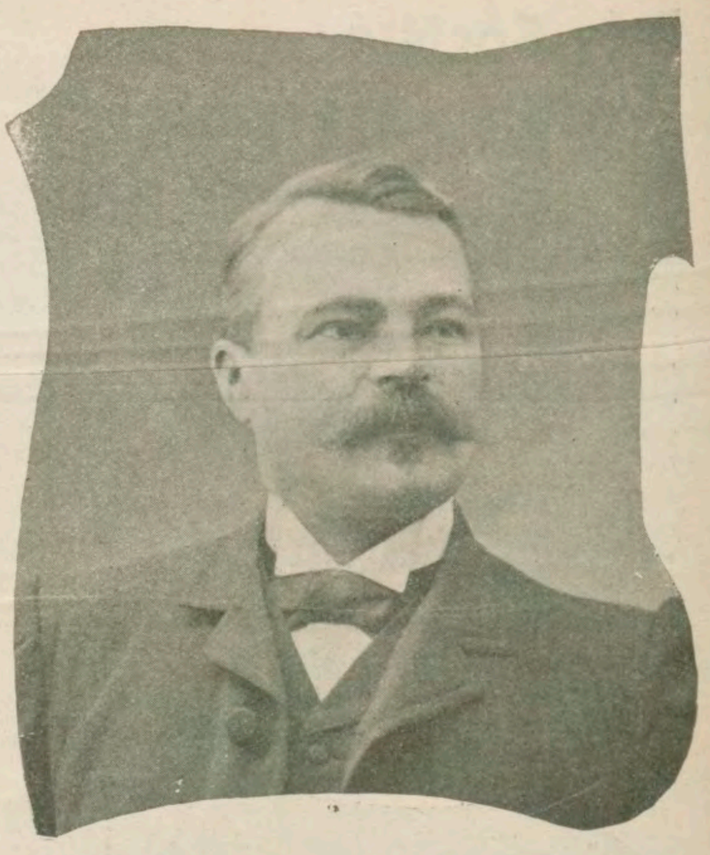
On a donc trop rapidement appelé « révolution » et même « transformation » les modifications introduites au sein du comité des courses de la Société d'Encouragement, sur la demande de M. Mougeot, ministre de l'Agriculture.

Ce n'est pas la nomination de six membres nouveaux, pris en dehors du Jockey-Club, qui modifiera le règlement général qui régit les courses en France; et jamais le ministre de l'Agriculture n'a eu la pensée d'un « chambardement » du Jockey-Club. L'an dernier, n'a-t-on pas cru, lors de la « querelle des comédiens », que M. Leygues avait donné le coup de grâce au décret de Moscou ? En apparence, tout était bouleversé; en réalité, il n'en fut rien.

En somme, qu'y a-t-il de changé ? Le ministre sera *informé* de la nomination des commissaires des courses ; mais n'en était-il pas informé auparavant par les Bulletins officiels des diverses sociétés de courses, et, du reste, le comité et les commissaires ne sont-ils pas en rapports constants avec la direction des haras, un des importants services du ministère de l'Agriculture?

Le ministre de l'Agriculture approuvera dorénavant les programmes ; il approuvait déjà les dates des réunions, et je ne crois pas qu'il aura jamais à demander des modifications aux programmes qui lui seront soumis ; peut-être voudra-t-il réduire, sur certains hippodromes, le nombre d'épreuves « à réclamer ». Qui en pâtirait ? les petits propriétaires, les nouveaux venus sur le turf et les champs de courses suburbains.

Le directeur des haras assistera aux réunions de la Société avec voix consultative; mais cet article nouveau du règlement sera hautement approuvé par tous les grands propriétaires et par les éleveurs; ce sera une garantie pour les sociétés. Le côté délicat de l'affaire, c'est l'admission, au sein du comité de la Société d'Encouragement, des six propriétaires pris en dehors des membres du Jockey-Club. Qui nommera ces six propriétaires ? la lettre du vicomte d'Harcourt ne le dit pas. Le ministre ? Mais les ministres ne sont pas inamovibles ; certains, très compétents en agriculture, en horticulture ou en élevage des bestiaux, peuvent être totalement ignorants de l'élevage chevalin : ils s'en rapporteraient donc au directeur des haras, qui connaît bien les éleveurs et propriétaires. Ou bien la Société d'Encouragement proposera la nomination de ces six membres au ministre; c'est sans doute la procédure qui sera suivie, et, dans ce cas, rien n'est changé.



(Cliché Paul Boyer.)
M. Mougeot, ministre de l'Agriculture.
Nous n'avons guère eu l'occasion de voir sur le turf le ministre de l'Agriculture, mais nous ne manquerons point de saisir un instantané de lui lorsqu'il assistera à une des grandes épreuves de Longchamp ou de Saint-Cloud.

M. de Brémond.
M. J. de Brémond, propriétaire souvent heureux et dont les couleurs ont triomphé non seulement en France, mais en Angleterre.

Toujours est-il qu'on a déjà donné la liste des six membres nouveaux, sortes de délégués des propriétaires qui prendraient part aux délibérations du comité des courses; ce seraient : MM. Jean Dupuy, ancien ministre de l'Agriculture, Abeille, Aumont, J. de Brémond, J. Prat et Veil-Picard. On ne peut qu'approuver le choix de ces personnalités sportives : M. Dupuy représente au Sénat une grande région d'élevage, en même temps qu'il est le président du Syndicat de la presse parisienne ; MM. Abeille, Aumont, de Brémond, Prat et E. Veil-Picard sont des éleveurs propriétaires qui se trouveront, sur le terrain de l'élevage et des encouragements à la production chevaline, dans les mêmes idées que le comité issu du Jockey-Club.

Du reste — et ceci nous pouvons l'affirmer, — ces diverses modifications n'ont donné lieu à aucune difficulté; tout a été réglé d'un commun accord, et M. Mougeot, reconnaissant les immenses services rendus par la Société d'Encouragement, ne pouvait pas songer à gêner le fonctionnement des courses en France.

Le nouveau comité continuera et améliorera l'œuvre de la Société d'Encouragement, qui a donné aux courses un magnifique essor, à notre élevage une prospérité toujours croissante et qui a puissamment contribué au développement du commerce par ses réunions sportives qui attirent le Tout Paris, en même temps que les visiteurs du monde entier.

Paul Mégnin.

M. Hornez.
M. Hornez, directeur des haras, accompagné de M. de Lanney, inspecteur général des haras, aux courses de Saint-Cloud.

M. Dupuy.
M. Dupuy, ancien ministre de l'Agriculture, sénateur des Hautes-Pyrénées, aux courses de Saint-Cloud.

Un Vélodrome d'Hiver

Eh oui, un vélodrome d'hiver! Malheureusement, ce n'est pas à Paris qu'on peut le voir. On n'a pas pu trouver chez nous les fonds nécessaires à l'établissement d'une piste couverte, et c'est à Londres que nos coureurs sont allés occuper les loisirs que leur laisse la fermeture des vélodromes d'été parisiens.

Un virage

Le relèvement, très accentué à la partie inférieure, diminue à la partie supérieure, comme dans les virages de la Seine.

C'est donc une chose convenue. Cette année encore, nous n'aurons pas à Paris de vélodrome d'hiver. Les diverses combinaisons, ballons d'essai plutôt que tentatives sérieuses, dont il avait été question, ont fait long feu, et la seule qui semble devoir présenter quelque créance est celle qui consiste à couvrir une partie de Buffalo, la piste seulement. Cela permettrait de commencer la saison plus tôt et de la prolonger plus avant, et surtout cela supprimerait les aléas des printemps pluvieux et des étés orageux. Mais ce ne serait pas une piste fermée; en sorte que nous n'avons pas et que nous n'aurons pas, probablement de si tôt, de vélodrome d'hiver.

Est-ce un bien? Est-ce un mal?

Je serais plutôt porté à croire que ce repos forcé est salutaire à tous, aussi bien aux coureurs auxquels il permet de reprendre des forces, qu'aux habitués des pistes dont il délasse l'esprit, et qu'il rend plus aptes à goûter les plaisirs d'un début de saison.

Aussi bien, on se plaint un peu partout du peu de variété des programmes. Que serait-ce s'il n'y avait pas entre les deux saisons d'été ce temps d'arrêt forcé que vient apporter l'absence de vélodrome d'hiver!

Andersen (Dan.). Martin (Angl.). Carrapazzi (Ital.).

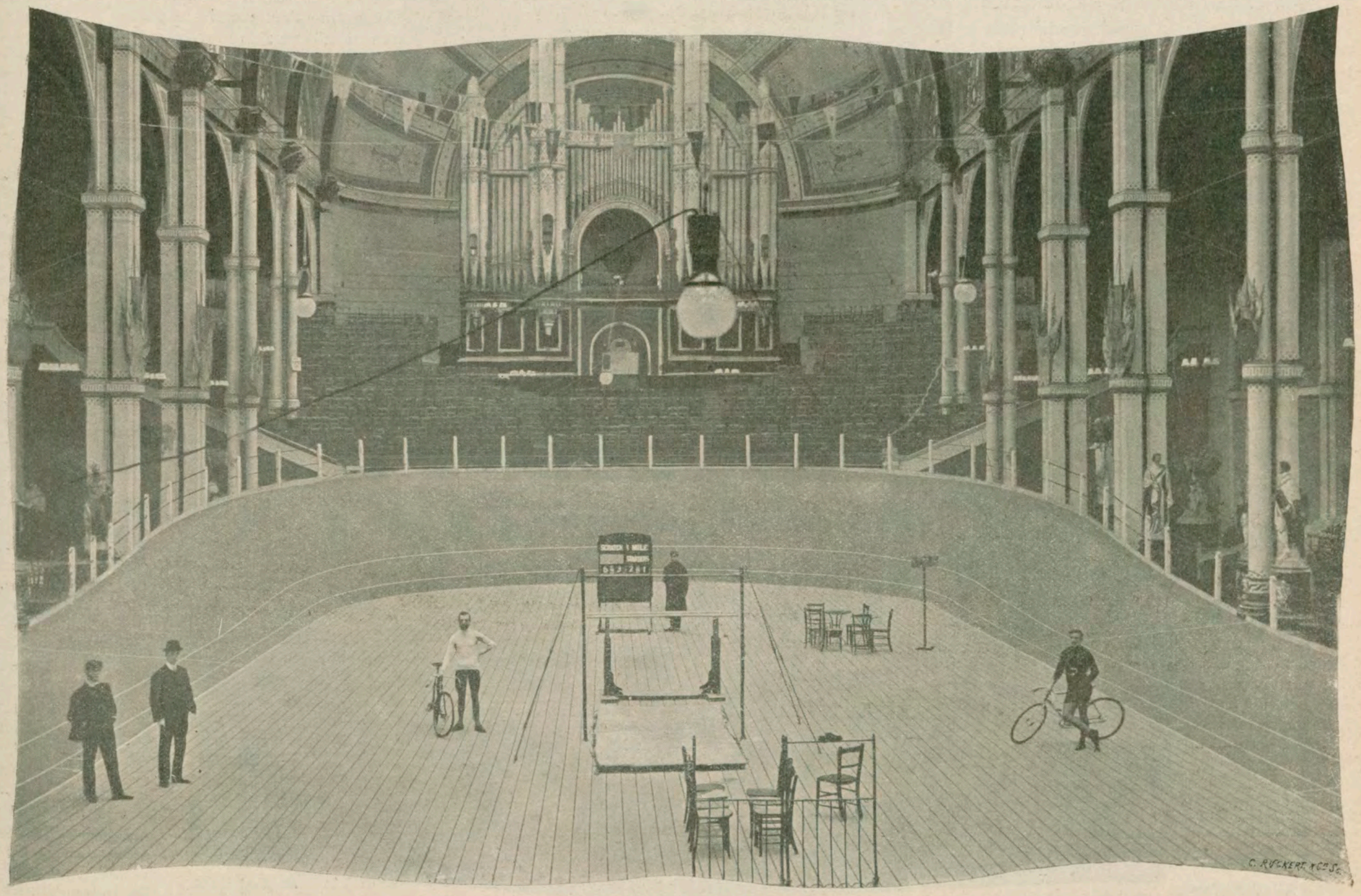
Au départ à l'Alexandra Palace.

En Angleterre, le cas n'est pas le même. Le sport cycliste est dans un tel état de délaissement que les réunions y sont rares et que ce n'est pas la satiété qui fera fuir les spectateurs.

On se plaît surtout aux pistes à spectacles, comme en Amérique; aussi, le nouveau vélodrome, installé à l'Alexandra Palace, a-t-il eu un certain succès. La piste est des plus minuscules. Elle ne mesure que 164 mètres au tour, mais elle est relevée de façon à permettre d'assez grandes vitesses. Les motocyclettes, même, peuvent y tourner, sinon à 90 kilomètres comme à Buffalo, du moins à une allure suffisante pour impressionner les spectateurs.

Et ce n'est pas un spectacle banal que d'assister à une course de bicyclettes dans cette grande salle, qui a des aspects d'église, avec, au fond, un orgue grand comme celui du Trocadéro, et, tout autour, des statues de rois et de reines qui semblent contempler d'un œil étonné les évolutions de nos modernes athlètes.

Parmi les coureurs qui se sont présentés le plus souvent sur la piste minuscule figurent Martin, le Danois Andersen, l'Italien Carrapazzi, qui fut une des étoiles de seconde grandeur au vélodrome Buffalo, etc. Jacquelin lui-même a été engagé par les organisateurs, et il faut croire qu'il ne s'en est pas mal trouvé, puisqu'il est retourné par deux fois y courir. Il s'y est, entre autres, rencontré avec Chase. Mais tout cela n'est pas du sport très sérieux. A. B.



Vue générale de la piste de l'Alexandra Palace, à Londres.

La Lutte à Paris

UN CHAMPIONNAT D'AMATEURS

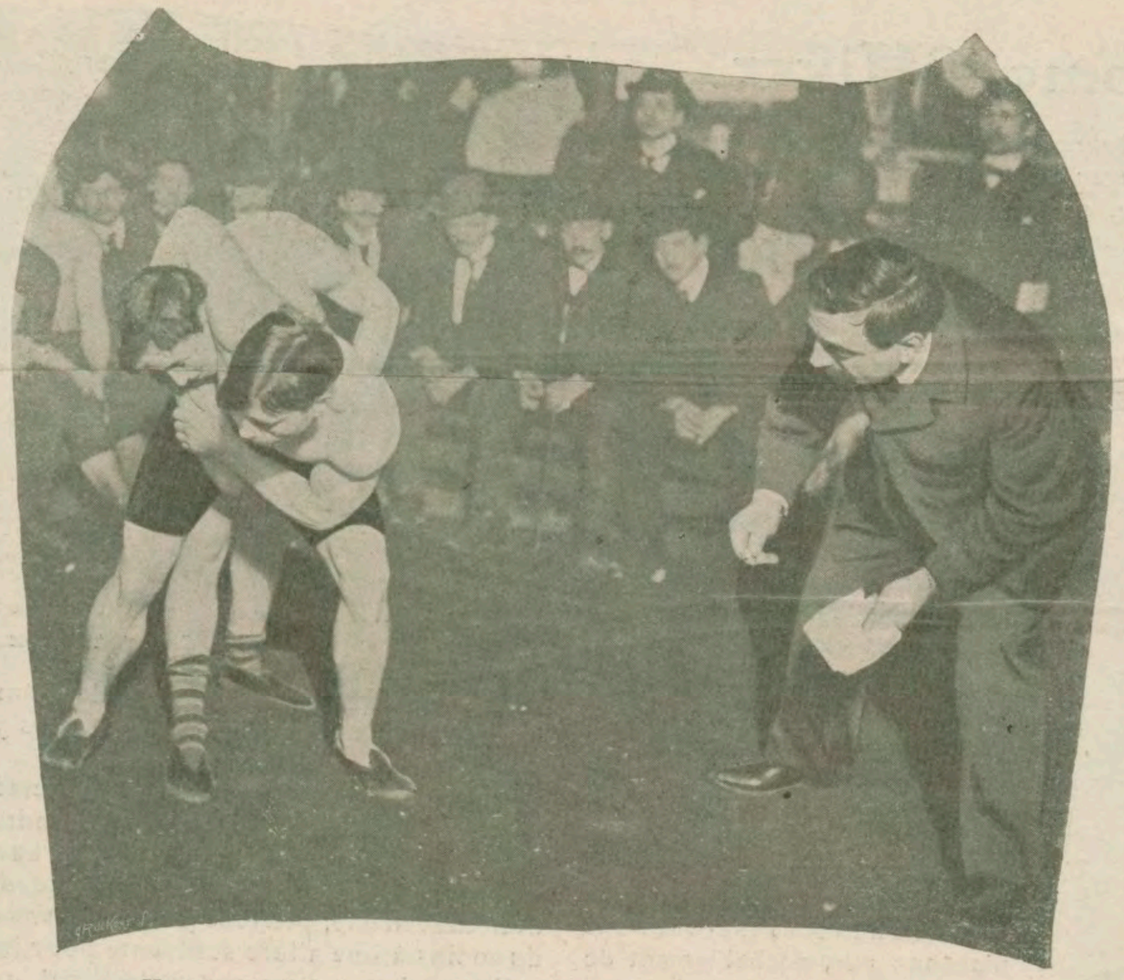
Un championnat de lutte entre amateurs n'est certainement pas ce qu'un vain peuple pense.

Autant une épreuve entre professionnels est sujette à caution, autant un tournoi d'amateurs est d'une sincérité sportive que le commun des mortels est loin de soupçonner.

Le récent championnat de Montmartre nous permet aujourd'hui de laisser les professionnels de côté et de nous occuper un peu des obscurs inconnus qui ignorent les joies de la popularité.

Les quelques lignes que nous leur consacrons ne les feront certainement pas passer à la postérité ; c'est à peine si elles les tireront momentanément de l'ombre.

Elles auront peut-être l'avantage d'attirer l'attention du public sur un spectacle qu'il ignore et qui est loin de manquer de pittoresque. A la prochaine occasion, il pourra se rendre compte par lui-même si nous l'avons trompé.



Un tour de hanche en tête qu'envieraient bien des professionnels.
A droite : Michel Laurens, arbitre.

En sortant l'autre soir du gymnase Pons, et comme nous descendions lentement le raidillon de la rue Lepic, mon camarade Victor Breyer me fit cette réflexion marquée au coin de la plus pure vérité :

« Dire qu'il y a des gens qui, pendant des semaines entières, sortent quotidiennement leurs trois francs pour suivre les péripéties d'un championnat de lutte professionnel, qui se plaignent à tout bout de champ de ne pas en avoir pour leur argent, et à qui l'idée ne viendrait pas de payer 50 centimes pour assister à un tournoi d'amateurs, parce que lesdits amateurs sont des gens que la publicité n'a pas mis en lumière et qu'ils ne se présentent pas sur le tapis précédés d'une réputation étourdissante.

« Et pourtant, ils vous donnent joliment plus pour vos dix sous que les autres pour vos trois francs.

« Pas de vedette, pas de battage, donc pas d'intérêt! C'est un raisonnement conforme à l'éducation sportive du public parisien. Et ce sera toujours la même chose ; il n'y a pas de raison pour que cela change. »

Ce que disait Breyer est absolument vrai. Le Parisien ne cherche pas par lui-même à se rendre compte de ce qui se passe autour de lui. Il consulte l'affiche et va béatement là où elle lui dit d'aller, parce que les choses qui doivent s'y passer sont réellement très bien. Il ne se doute pas un seul instant qu'on n'affiche pas à la porte de la maison d'en face — qu'on affiche plus discrètement, du moins, — mais que ce qui s'y passe est infiniment plus intéressant.

Installation sommaire du Jury.
Rien n'y manque, chronométreur, arbitres, etc.

D'ailleurs, on le lui dirait, qu'il n'en croirait pas un mot. C'est pourquoi les championnats amateurs, disputés discrètement dans les gymnases que n'inondent pas des flots de lumière électrique, se passent en petit comité : le grand public n'y vient jamais, les seuls initiés s'y attardent et le spectacle, s'il n'enrichit pas celui qui l'organise, y conserve toujours un caractère de grande sincérité, dans un cadre vraiment curieux et très réellement pittoresque.

En lutte, l'amateur est un indépendant dans toute l'acception du terme. Les championnats auxquels il prend part, et qui sont organisés par des directeurs de gymnase, en général, ont l'inappréciable bonheur de n'être placés sous le contrôle d'aucune fédération !

Nous n'appelons pas championnats les petites séances de lutte disputées au sein des clubs cyclistes qui n'ont pas grand chose à faire pendant l'hiver, et qui passent la mauvaise saison le mieux possible.

Les membres de ces sociétés sont affiliés à une fédération qui les régit. Mais ce sont des lutteurs occasionnels : aujourd'hui ils luttent, demain ils jouent au billard, après-demain ils feront une épreuve de natation à la piscine d'en face, ils ne demandent qu'une chose, c'est à s'amuser.

Qu'un beau jour on organise quelque part un grand championnat de manilleurs, vous verrez chaque société mettre sur pied un championnat de manille à quatre réservé aux membres du club. Ce sont là, on le voit, distractions passagères ; mais l'amateur qui ne fait exclusivement que de la lutte et fréquente les gymnases où on la pratique est un libre citoyen qui ne subit pas l'attouchement inquisiteur d'une commission fédérative chargée de surveiller ses faits et gestes. Il est libre de faire ce que bon lui semble, sans avoir maille à partir avec un quidam quelconque drapé des fonctions illusoires de président de comité, ou même d'adjoint secrétaire du secrétaire délégué au sous-secrétariat de la commission de surveillance. Quand il lui plaît d'aller passer une ceinture en souplesse à un de ses semblables qui ne demande qu'à se laisser faire, et qu'en fin de compte il y gagne une médaille ou quelque menue monnaie il n'a de compte à rendre à personne. C'est la belle indépendance.

Le lot des concurrents.
Une bande de gaillards dont quelques-uns ne seraient pas déplacés parmi les professionnels.

AU GYMNASE PONS. — LES SPECTATEURS DES PREMIERES LOGES.

Le championnat de lutte amateurs vient de se terminer au gymnase Pons dans un tout autre décor que les velours et les ors ruisselants d'électricité des Folies-Bergère, qui servirent de cadre au Championnat du Monde. Comme fauteuils d'orchestre, de simples bancs, et pour loges le sommet des échelles que forment les haltères étagés le long des murs. Le public n'en est pas moins intéressé et moins compétent, bien au contraire.

C'est parmi ces isolés du sport qu'on trouve la presque totalité des lutteurs amateurs qui se recrutent principalement parmi les ouvriers mécaniciens, charpentiers, serruriers, et autres ouvriers du bâtiment — exception faite des peintres, qui se contentent « d'en pousser une » en badigeonnant les murs.

Mais la grande pépinière de la lutte est incontestablement la boucherie, corporation qui fournit une moyenne plus qu'honorable d'amateurs. La charcuterie a bien, elle aussi, quelque prétention; mais il lui faut en rabattre: le truffeur de pieds de porc n'existe pas devant le garçon boucher.

Le bureaucrate anémié qui attend 6 heures du soir pour quitter ses manches de lustrine, l'employé de magasin qui, pendant dix heures de suite, a répété dans un sourire, le « Et avec çà, madame » classique, ou fait des prodiges d'amabilité en essayant une paire de gants à la cliente qui reste deux heures au rayon pour conclure par un achat de 2 fr. 90, tous ces gens-là se plaignent, la journée terminée, d'être harassés.

Que diraient-ils de ces amateurs qui commencent leur travail à 5 heures du matin — et quel travail! — le finissent à 8 heures du soir, et qui, pas plus tôt libres, avalent un repas précipité et se dirigent vers le gymnase où ils vont se livrer à leur sport favori?

Croyez-vous qu'ils en ont une santé? comme dit l'autre.

D'aucuns trouveront que le jeu n'en vaut pas la chandelle, que la lutte est un sport commun, on ne leur fera pas comprendre comment on peut y trouver un plaisir quelconque.

Evidemment, mettre son semblable sur les deux épaules, et par principes, n'est peut-être pas d'un idéal transcendant; mais enfin tous les goûts sont excusables, quand ils ne sont pas dangereux.

Le rhétoricien qui fait ses premiers vers rêve à la gloire d'Alfred de Musset; le pianiste se rappelle que Lizst mourut sur un sofa capitonné des lettres d'amour que lui écrivaient toutes les femmes et pense qu'il pourrait lui en arriver autant; Mélingue a fait tourner bien des têtes et hanté bien des cerveaux; tel être rêve d'être un grand lettré, tel autre un grand histrion; qu'y a-t-il d'extraordinaire à ce que des esprits moins cultivés ne songent qu'à marcher sur les traces des Félix Bernard et des Pietro Dalmasso.

C'est assurément un idéal d'une essence moins relevée, mais qui tourmente quand même pas mal de gens.

C'est cette même jeunesse, que les lauriers de Pons et de Constant le Boucher empêchent de dormir, qui vient de disputer au gymnase Sonnois, avenue des Tilleuls, un championnat que les sincères amateurs parisiens regretteront de n'avoir pas suivi.

Le gymnase Pons vient de faire les frais de ce tournoi.

Ici pas de lumières étincelantes, pas d'orchestre aux tonitruances assourdissantes. De musique, point, et, comme lampadaires, deux ou trois modestes lampes, dont la clarté discrète vient lècher les murs tapissés de lithographies versicolores du gymnase. Dans le recul des angles, le pénombre de cette lumière indécise permet à peine d'apercevoir l'immense portrait d'un athlète, d'un acrobate ou d'un groupe de gymnastes, dont les silhouettes prennent des allures fantastiques.

Tout autour de l'arène, une ceinture de banquettes en velours rouge, à crépines d'or; pour le jury, quelques simples chaises, une table recouverte d'un tapis sans prétention.

Tout le monde, au reste, se loge à la bonne franquette.

(*A suivre.*)

FIORAVANTI.

Un coin du gymnase.
On ne connaît pas ici le foyer des artistes.

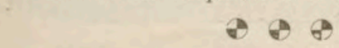
Un peu d'entraînement avant le début des athlètes.

Concurrents, spectateurs et.... spectatrices, se placent au petit bonheur.

Le coin des « Terribles », au premier plan à droite, une « habituée » qui n'en rate pas une.

En Automobile au Stelvio

Les courses de côtes ont toujours, de tout temps, séduit le public et, bien qu'il commence à devenir difficile de trouver des côtes capables d'effrayer les moteurs actuels, c'est encore là, en dehors des longues épreuves comme Paris-Berlin et Paris-Vienne, si difficiles à obtenir des pouvoirs publics et si coûteuses à organiser, ce que l'on a trouvé de mieux pour donner au public une idée exacte de la force des moteurs et des voitures qu'on met en ligne.



C'EST, croyons-nous, la cote de la Turbie, entre Nice et Monte-Carlo, qui eut la première l'honneur de recevoir le classique assaut et qui constitua la vraie course de côte au vrai sens du mot.

Cette Turbie nous paraissait d'ailleurs effrayante à cette époque, notez qu'il s'agissait de 1897, et c'était un testimonial éloquent que d'avoir pu grimper à ces altitudes remarquables, en suivant une route que la plupart redoutaient avec raison, car plus d'un moteur y cala et plus d'un motocycliste y dut autant son succès à la vigueur de ses jarrets qu'au supplément de force de son moteur d'un cheval un quart.

Puis vint, aux environs de Paris, la fameuse côte de Chanteloup, puis Gaillon et Château-Thierry, puis, un peu partout en France et à l'étranger, l'escalade des collines et, lorsque les collines parurent insuffisantes, les montagnes et les plus hauts cols.

L'Automobile-Club du Dauphiné organisait la course de côte de Laffrey, et l'*Auto-Vélo*, quelques mois plus tard, organisait la course de côte du mont Ventoux où l'on arrivait à près de 2000 mètres d'altitude.

La porte de fer qui donne accès à la route.
Cette route est en effet une route stratégique dont l'accès reste soumis au bon vouloir du gouvernement autrichien.

L'Automobile-Club d'Autriche avait tous les ans sa course classique sur le Semmering, le dernier contrefort des Alpes, et bientôt les Alpes elles-mêmes étaient attaquées par l'Automobile-Club de Turin, qui organisait la course de côtes du mont Cenis, où l'on arrivait à 2 100 mètres d'altitude.

Les Alpes étaient donc attaquées, et l'Automobile-Club de Suisse annonçait déjà son intention de faire d'une gigantesque course de côtes à travers la chaîne des Alpes la base de ses projets pour la saison de 1902.

Si ce projet devait être remis à la suite de la lassitude qui suivit un peu le formidable effort de Paris-Vienne, il est probable qu'en revanche nous aurons en 1903 une formidable course de côtes sur la plus haute route d'Europe, à une altitude de près de 3000 mètres, c'est-à-dire plus haut que les fameux Lautaret et Galibier, qui passaient jusqu'ici pour les plus hauts cols d'Europe.

Tout le monde connaît d'ailleurs aujourd'hui la fameuse route du Stelvio, la plus haute d'Europe et qui relie l'Autriche avec l'Italie.

C'est une route stratégique que l'Autriche a fait construire dans ces dernières années, et qui lui permet de relier la ligne de forts qu'elle a fait établir dans ce triangle si dangereux pour elle, qui s'avance comme un coin entre la Suisse et l'Italie.

Le col de Stelvio, inconnu ces dernières années encore, va sans doute devenir en 1903 l'un des cols les plus connus d'Europe, si la course que veut y organiser un syndicat d'initiative qui a son siège dans la région peut s'y disputer, comme c'est d'ailleurs probable.

La côte du Stelvio est en effet l'une des plus formidables du monde.

On part de 1000 mètres environ d'altitude, et l'on arrive à 2 900 mètres, c'est-à-dire qu'on s'élève de 1 700 mètres en moins de 20 kilomètres.

Sur 25 kilomètres, on s'élève de près de 2000 mètres. On comprend que ce soit là chose un peu différente des Gaillon ou des Château-Thierry, de l'escalade des collines moyennes dont le bassin de la Seine nous donne l'image, sans pouvoir nous offrir aucune croupe un peu accentuée.

En revanche, l'Alpe est bien le pays rêvé pour la course de côtes.

Les massifs sont larges et bien délimités et la route bien tracée; le nom de route alpestre est devenu quelque peu synonyme de ces longs lacets par lesquels on attaque aujourd'hui les côtes; la route n'y atteint jamais les côtes invraisemblables qui la transforment vite dans les Pyrénées en simple chemin de mulet.

L'Alpe a d'ailleurs un fort beau terrain solide, de puissantes assises de granit et de quartz, qui ont permis des routes superbes, au sol dur et à la surface duquel les eaux, pendant la saison mauvaise, glissent sans les raviner.

Je n'ai jamais, pour ma part, escaladé le Stelvio, mais il paraît que l'ascension est merveilleuse et le spectacle grandiose, de cette route à laquelle on accède par une porte de fer que vous ouvre un gardien, car c'est, nous l'avons dit, une route stratégique sur laquelle il serait par conséquent très facile, avec l'autorisation du gouvernement autrichien, d'obtenir la solitude nécessaire à des courses sans danger par elles-mêmes, mais où un cheval en travers de la route pourrait changer la partie de plaisir en catastrophe.

A défaut du Stvelio, j'ai d'ailleurs eu le plaisir d'escalader en automobile trois

Ce qu'on appelle une route alpestre
La route du Stelvio présente une succession de lacets des plus curieux à considérer.

La neige dans la montagne.
Alors que sur le versant sud brille un soleil implacable, sur le versant nord sévissent des tempêtes de neige.

Le couvent au haut du col
Habité par les religieux de Saint-Bernard, ce couvent offre aux voyageurs une généreuse hospitalité.

cêtes déjà fameuses : l'Arlberg, aux fantastiques lacets, qui, cependant, n'approchent point de ceux du col de Tende; le mont Ventoux, majestueuse pyramide de granit isolée au milieu de la plaine du Rhône ; et le Simplon, qui atteint déjà 2 400 mètres et dont l'ascension reste comme un des plus beaux souvenirs de ma vie.

Toutes ces routes de montagnes ont du reste un caractère à peu près identique, et le versant nord, tourné vers le pays du froid, y contraste étrangement avec le versant qui regarde le midi et au-dessus duquel brille l'impeccable et magique ciel bleu d'Italie.

Lorsqu'on part par le versant nord et que l'on monte peu à peu vers la neige et vers le froid, le contraste est plus saisissant encore, à la descente, de ce passage soudain de la neige au soleil.

Et là haut, à ces altitudes où toute végétation cesse et où, près de dix mois de l'année, l'eau reste gelée, l'accueil chaud et empressé des bons religieux hospitaliers vous embaume l'âme d'une espèce de souvenir de légende et de vie fantastique.

Je me rappelle encore ce merveilleux hôpital du Simplon, moins connu peut-être que le fameux hospice du mont Saint-Bernard, et qui est pourtant la maison mère de celle du Saint-Bernard et de celle du Stelvio. Dans la vaste cuisine où brille un feu clair, on nous réconforte et l'on nous réchauffe, car c'est en septembre et il fait terriblement froid, et lorsque nous demandons à payer, on nous répond d'un ton grave que nous ne devons rien et que nous n'avons simplement qu'à remercier Dieu.

Dehors la neige tombe toujours, et sur les merveilleux sommets qui environnent le col, sur le mont Rose et sur le mont Servan, le soleil apporte des éclats fantastiques, et les glaciers s'éclairent de lueurs étranges.

En panne.
Dans des tournants aussi brusques, il arrive parfois que la roue accroche une borne traîtresse.

Le Stelvio passe à travers l'un des plus beaux massifs des Alpes et l'un des moins connus, et ce sera certainement pour beaucoup une découverte.

Mais cet été, nombre de chauffeurs autrichiens l'ont escaladé déjà, et l'on pourra voir ci-jointes toute une série d'intéressantes vues qui représentent l'une de ces ascensions.

La vie est charmante sur ces hauteurs, et les plus indifférents s'y créent soudain des amitiés et des relations étroites.

Je me souviens de la charmante nuit passée au sommet du Ventoux, dans l'observatoire où l'on nous avait aménagé des chambres et où nous nous entassâmes après un sérieux tirage au sort, compliqué de la présence de quelques dames.

Avec ces enragés chauffeurs et alpinistes qui ont nom Gondoin et Chauchard, nous avions passé là une soirée délicieuse à tirer des feux d'artifice et à allumer des feux de Bengale qui donnaient au mont une lueur fantastique et qui procurèrent certainement aux chauffeurs qui nous suivaient le plus étrange et le plus merveilleux spectacle: une ascension en automobile par un clair de lune superbe, détachant en noir la croupe gigantesque de la montagne rayée de fusées piquant droit vers un ciel chargé d'étoiles, dans la lueur rose ou verte des feux de Bengale barrant l'horizon.

Le Stelvio nous donnera t-il des souvenirs semblables? espérons-le; et espérons que la course qu'on y tente y obtiendra un vif succès. On peut voir qu'elle ne manquera pas d'imprévu et que ni les lacets ni le 15 p. 100 n'y feront défaut.

C'est là tout ce qu'on désire, et, à ce point de vue, le Stelvio, ce roi des cols d'Europe, ne nous laissera manquer de rien.

GEORGES PRADE.

Sur la frontière.
A une hauteur de 2 300 mètres s'élève la borne-frontière qui sépare l'Autriche de l'Italie.

Un virage.
Les virages, on l'a vu plus haut, demandent une grande prudence de la part du conducteur.

NOS GRANDS ÉQUIPAGES

Le Rallye-Charnie

au Comte de MONTFERRÉ

Les habitués des expositions canines n'ont certainement pas oublié le magnifique équipage qui fut exposé sur la terrasse de l'Orangerie, sous le nom de Rallye-Concise, et qui appartenait au comte de Montferré. Rarement il fut donné d'admirer une plus complète uniformité dans cette meute, qui passe à bon titre pour une des meilleures de l'ouest de la France.

L'équipage de lièvre du comte de Montfreré.

Les bâtardes poitevines de 20 pouces : Marivole, Mondaine, Giroflée, Hollande, La Trappe, Mandarine, Vérité, Frivole.

A mesure que l'on s'avance dans l'Ouest, les conditions cynégétiques se modifient, les forêts deviennent moins vastes et font place aux boqueteaux ; on ne chasse plus guère le cerf ou le sanglier, et les équipages en sont réduits aux laisser-courre du lièvre et du chevreuil.

Le comte de Montferré, qui appartient à une vieille famille de veneurs, a toujours possédé les meilleurs équipages de lièvre de la Mayenne. Il forma son premier équipage de lièvre avec le marquis de Montécler ; aujourd'hui, il est seul maître d'équipage.

Chassant dans une forêt très vive en animaux et fort dure, ces deux veneurs avaient dû renoncer aux briquets, trop difficiles à créancer et manquant de fond. Ils constituèrent une meute de beagles-harriers, dont les premiers sujets avaient été achetés en Angleterre, et qui se recruta dans la suite au chenil même ; cette meute était d'une dizaine de chiens, seulement de 17 à 18 pouces, vite, quêtant à merveille dans les défauts, et ne donnant jamais sur le chevreuil, sachant d'ailleurs, à l'occasion, chasser le renard avec beaucoup de succès.

Depuis l'an dernier, le comte de Montferré a un nouvel équipage : comme pour le premier, il n'a voulu que des chiens de bonne race, et il a choisi des jeunes chiens dans les chenils réputés de la Blanchaye, de Champfleury, de Beaumont, etc., et il a tenu à avoir le sang poitevin le plus pur. Il chasse dans les bois de Charnie, en forêt de Perche, et dans sa charmante forêt de Laval, où il découple avec le Rallye-Rougé. L'élevage se fait au chenil de Vieille-Loge, en forêt de Laval.

La tenue de l'équipage est vert et amaranthe. Parmi les veneurs qui ont le bouton, citons, outre le maître d'équipage et son fils, le vicomte de Montferré, le comte du Mans de Chalais, le marquis de Causans, le marquis de Montécler, le comte Le Gonidec, le vicomte de Richmond, le comte Raoul Le Gonidec, etc. Le comte de Montferré a le bouton du Rallye-Rougé, auquel il offre tous les ans douze chevreuils à prendre en forêt de Laval. Ces chasses sont toujours des plus suivies et des plus gaies.

J'ajouterai que le comte de Montferré possède plusieurs chevaux de chasse, sauteurs excellents et doués de beaucoup de fond, ce qui est nécessaire pour les laisser-courre du Rallye-Charnie.

Après chaque laisser-courre, un lunch est servi au château de Concise-la-Forêt, près de Saint-Berthevin-lès-Laval, résidence du comte de Montferré, et l'aimable châtelain en fait les honneurs pendant que les trompes sonnent le Rallye-Concise et le Rallye-Charnie, les fanfares de l'équipage dues à la collaboration du comte de Bréon et du vicomte de Rougé.

LE VIEUX VENEUR.

L'équipage du Rallye-Charnie.

A l'Étang de Villeneuve. — Le premier piqueur Baptiste avec ses chiens de tête : Junon, Clarine, Déserteur, Sénateur, Cantinière, Charbonneau, Troubadour, Voltigeur et Président.

L'équipage des bâtards poitevins du comte de Montferré, souvent lauréat dans les expositions canines.

BLOC-NOTES

FOOTBALL-ASSOCIATION

LE CHALLENGE MONTMIRAIL. — Le Challenge Montmirail, qui se dispute dans la région du littoral, est une épreuve d'association

EQUIPE PREMIÈRE DU STADE MARSEILLAIS.
Vainqueur du challenge R. de Montmirail.
Burle, Barthélemy (Cap.), Martineau, Bernard L., Gastinel F., Galanis, Taverdet, Denis, Maztinger, Bernard Ch.

analogue à la coupe Manier. Nous donnons ci-dessus la photographie de l'équipe 1re du Stade Marseillais qui vient de remporter cette épreuve, ce qui la place favorite dans le championnat du littoral.

BILLARD

Les candidats au tournoi, Cure et Sutton.

Cure et Sutton jouent en la même académie, rue Vivienne. Leur entraînement envue de la grande épreuve à laquelle la Cie Brunswick a convié les cracks professionnels, est des plus réguliers et des plus sévères. Ils s'imposent l'un et l'autre la très lourde tâche de rendre 170 points en 400 à leurs entraîneurs, René et Jouve: or, ceux-ci, sans être encore classés de premier ordre, sont dans les meilleurs professeurs de seconde force, de ceux que l'avenir attend. Tous deux, avec des moyens et un style très différents, s'acquittent à merveille de leur rôle de leaders.

Cure est toujours et plus encore le merveilleux joueur que l'on a tant applaudi l'an dernier. Il ne s'est certes pas endormi sur ses lauriers depuis un an et, malgré la légitime confiance qu'il doit avoir en lui, il travaille avec acharnement pour mettre tous les atouts dans son jeu.

Sutton, qui est depuis un an notre hôte, ne doit plus être tout à fait un étranger pour mes lecteurs. Je le définirai exactement, je crois, en disant que c'est par excellence le joueur honnête, consciencieux, attentif et délicat. Comme je l'ai fait pour Maron, je vais donner un certain nombre des parties de Cure et Sutton.

Cadre en 200 (22 nov.)
Sutton : 1, 39 + 30 rendus = 70
Cure : 169, 31 = 200
Cadre en 250 (26 nov.)
Sutton : 142, 68 + 40 rendus = 250
Cure : 23
Cadre en 200 (13 déc.)
Cure : 65, 36, 88, 11 = 200
Sutton : 0, 12, 4 + 30 rendus = 46
Cadre en 200 (14 déc.)
René : 5, 13, 10, 9, 53 + 90 rendus = 180
Cure : 57, 16, 84, 0, 43 = 200
Cadre en 150 (15 déc.)
René : 26, 2, 1, 5, 6, 10, 14, 24, 20 + 35 rendus = 143
Sutton : 1, 0, 2, 1, 1, 22, 50, 22, 51 = 200
Cadre en 150 (25 nov.)
René : 9, 35, 71 + 35 = 150
Sutton : 2, 2, = 4
Cadre en 400 (15 déc.)
Cure : 30, 20, 4, 23, 103, 0, 63, 51, 3, 23, 8, 12, 24, 6, 9, 21 = 400
Jouve : 8, 15, 44, 1, 0, 24, 8, 3, 12, 15, 2, 8, 7, 5, 4 + 200 rendus = 356
Cadre en 150 (8 déc.)
Cure : 84, 0, 2, 8, 33 = 129
Jouve : 12, 18, 0, 10, 75 = 150

COUNT REDDEER.

DIVERS

UNE IDÉE DE MÉCÈNE

Avons-nous, gens du xxe siècle à son aurore, un style décoratif à nous ? Les tentatives multiples faites depuis surtout une dizaine d'années, par des artistes souvent remplis de talent, pour aménager, meubler, orner nos demeures, et, d'une façon générale, pour « embellir notre vie », selon le mot de Ruskin, tous ces essais intéressants présentent-ils dans leurs résultats un commun caractère, propre à notre temps ? Offrent-ils une série de signes distinctifs auxquels les amateurs des époques à venir reconnaîtront le « style République troisième » ?

La question a été souvent posée, et récemment encore, à l'occasion de l'Exposition de 1900, qui renfermait, dans ce domaine, tant de manifestations curieuses. Et la réponse, sans cesse, a été la même : « Oui, sans doute, beaucoup de recherches, des idées, des promesses... Mais les occasions de créer des ensembles ont trop manqué jusqu'à présent à nos artistes et à nos artisans, les encouragements leur ont été trop ménagés, et il est difficile de les juger sur des fragments ou sur des projets inexécutés et demeurés à l'état d'aquarelles et de dessins d'architectes. »

Or, voici que, par la volonté d'un homme d'initiative hardie, d'un homme à l'intelligence sans cesse en mouvement, aux idées abondantes et fécondes, une occasion, peut-être unique dans l'histoire de l'art décoratif, va être offerte aux créateurs, architectes, ébénistes, sculpteurs, ciseleurs, orfèvres — dont l'ingéniosité, l'habileté manuelle prodigieuse, le goût affiné sont l'orgueil de notre pays — de faire leurs preuves et de sortir, comme on dit volontiers à l'atelier, ce qu'ils ont dans le ventre. Et déjà on peut prévoir la belle et joyeuse rumeur que la nouvelle va soulever, aussi bien sous les vitrages de Montmartre, de Montparnasse et même de l'avenue de Villiers, que devant les établis du faubourg Saint-Antoine.

L'audacieux qui s'offre le luxe princier de cette coûteuse et passionnante expérience n'est autre que M. Dufayel. Industriel entreprenant, philanthrope aux convictions actives et efficaces, le voici jaloux des lauriers qui immortalisèrent jadis Caïus Cilnius Mecaenas et, plus près de nous, les grands seigneurs ou les grands financiers du XVIIIe siècle, protecteurs des Boulle, des Riesener ou des Caffieri.

Eh oui ! sous peu de jours, le temps d'élaborer un règlement qui sera distribué à profusion à quiconque le demandera, le temps aussi de constituer un jury dans lequel, d'ores et déjà, ont promis d'entrer nombre de représentants éminents de l'art français contemporain, des membres de l'Institut, des critiques, un concours d'art décoratif sera ouvert entre les artistes et artisans français en vue de créer l'ameublement du xxe siècle.

Ameublement est trop restrictif, d'ailleurs, puisque, en dehors des « meubles meublants » en termes juridiques, en dehors des mille et un bibelots qu'un homme de goût peut entasser sur ces meubles, objets utiles, pendules, candélabres ou futilités simplement jolies, agréables à contempler, seront admis au concours les objets de parure, bijoux, joyaux, etc.

Ce concours, M. Dufayel le dote de 100 000 francs de prix : un prix de 25 000 francs, 10 de 5 000 et 25 de 1 000. Mais, de plus, — et ce sera pour tant d'auteurs dont les projets ne purent jamais être réalisés « faute d'argent », disait ce bon Rabelais, une fortune inouïe, — les projets primés seront exécutés, aux frais de M. Dufayel, dans ses ateliers. Après quoi — quel rêve, autrefois chimérique, pour la plupart des concurrents ! — les ensembles seront présentés au public tels qu'ils furent conçus, c'est-à-dire que, dans une série de pièces aménagées dans de nouvelles et grandioses galeries que M. Dufayel fait construire en ce moment, on meublera, des plafonds aux tapis, aux boiseries, le salon, le boudoir, la salle à manger, la chambre à coucher ou le cabinet distingués par le jury. Ci, au bas mot, une dépense de beaucoup plus d'un demi-million.

Et l'on se rend compte du régal que ce pourra être pour le public, que d'admirer dans un cadre *ad hoc*, parés de toutes leurs séductions, ces ameublements conçus pour lui plaire et rendus dans leur matière propre : cheminées de marbres rares, surtouts de table ou candélabres de métal précieux. Point n'est besoin d'être grand prophète pour prédire à une pareille exposition un vif succès de curiosité.

Enfin, il y a mieux encore, et ceci va paraître aux concurrents invraisemblable et quasi miraculeux : sur chacun des meubles ou objets d'art établis dans l'avenir, pour la clientèle, d'après les modèles de leur invention, les créateurs des projets toucheront une prime à déterminer, un droit d'auteur analogue à celui que perçoit l'écrivain sur chaque volume de son roman ou le musicien sur chaque représentation de son ouvrage.

Que de grâces vont être rendues à M. Dufayel !

Voilà vingt ans et plus que des esprits courageux luttent pour obtenir seulement, en faveur des collaborateurs des industries d'art, le droit à la signature, à la part de gloire. Et la seule volonté d'un homme leur assure, en plus, la part de bénéfices. Vingt ans qu'on combattait pour une demi-réforme ; et un seul bon vouloir, indépendant, courageux, octroie la réforme entière, telle que les défenseurs des artisans et des artistes n'eussent pas osé l'entrevoir dans leurs songes les plus généreux. Dites maintenant s'il était exagéré d'évoquer ici l'ombre de Mécène et de Samuel Bernard ?

Si d'un concours pareil il ne sortait pas tout un lot de chefs-d'œuvre, en vérité ce serait à désespérer. Mais non, nos artistes sont trop ingénieux, trop chercheurs, et l'on peut escompter quelques révélations sensationnelles de tempéraments.

Et la fête de distribution des prix, dans le cadre somptueux du hall du boulevard Barbès, une de ces fêtes comme M. Dufayel seul sait les organiser, où se coudoient les artistes les plus fêtés de l'Opéra, de l'Opéra-Comique ou du Français, cette fête sera le triomphe du goût français, de l'art français, et de là, souhaitons-le, datera l'ère du style xxe siècle. M. Dufayel aura le droit d'être fier de ce résultat, dû à sa seule initiative.

FINANCE

BONNE ANNÉE !

Le chômage de l'heure présente n'a rien de désagréable : 1902 a bien fini et nous a laissé sous une excellente impression ; 1903 promet de débuter dans d'heureuses conditions. La courte halte du jour de l'an se passe donc joyeusement.

Dans les milieux financiers, tout le monde est persuadé qu'une ère de prospérité va s'ouvrir. Sur quoi se base une telle prévision ? Sur ce que l'ambiance est favorable, la place dégagée, les capitaux abondants, l'état d'esprit général optimiste.

On prévoit donc que le mouvement de hausse, seulement esquissé, va s'accentuer : les rentes (françaises et étrangères), les actions de nos grandes sociétés de crédit, les valeurs industrielles russes (défendues par la haute banque de St-Pétersbourg), les mines d'or surtout doivent monter.

Tels sont, au moins, les pronostics des augures de la Bourse. Souhaitons qu'ils se trouvent vérifiés par les événements ! C'est là un vœu équivalent à celui de « Bonne année ! ».

C. LEVRAL.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Conseils pour le gonflage

Nous avons, au cours de notre dernier article, indiqué dans un tableau quelle était la *pression* à laquelle on devait gonfler un pneumatique d'après le poids qu'il a à supporter ; nous indiquions aussi la façon de se rendre compte si un pneu est convenablement gonflé, en mesurant soit son aplatissement, soit la largeur du boudin qui est en contact avec le sol. Nous ne saurions trop recommander à nos clients, dans leur intérêt même, de suivre ponctuellement ces indications appuyées sur une longue expérience.

Un pneumatique bien gonflé s'use bien moins vite qu'un pneu insuffisamment gonflé.

On nous objectera que bien gonfler un pneumatique est plus facile à dire qu'à faire et que, pour atteindre une pression de 6 ou 7 kilos dans un pneu de grand diamètre et de gros boudin, comme du 1010×90 ou du 1020×120, il faut donner force coups de pompe et « piquer une suée » peu agréable.

Certes, le gonflage est chose peu amusante, mais il vaut mieux gonfler *une bonne fois* son pneumatique que d'avoir à recommencer quelques kilomètres plus loin un démontage, une réparation compliquée, un remontage et un nouveau gonflage parce que, à cause de la pression insuffisante, un caillou aura *cisaillé* contre la jante la chambre à air et quelquefois même l'enveloppe.

Il ne faudrait pas croire que le gonflage d'un pneumatique soit *toujours* aussi pénible ; l'effort à déployer pour amener un pneumatique donné à une pression donnée varie suivant que la valve est plus ou moins *douce* et que la pompe est plus ou moins *bien faite*. Tous les chauffeurs connaissent la valve Michelin et savent combien elle est douce, à cause de la légèreté de son clapet en caoutchouc ; malheureusement, tous n'ont pas une pompe Michelin.

Cela tient à ce que *notre pompe est plus chère* que celle de nos concurrents, parce qu'elle est construite avec des matières premières de qualité supérieure et qu'elle est soigneusement finie.

Nous ne vendons pas de pompes camelote ; nous estimons que ce serait rendre un mauvais service à nos clients. La *fatigue* qu'un chauffeur éprouve à gonfler avec une pompe de fabrication peu soignée, qui, à cause de ses nombreuses fuites ou de son moins bon rendement, le force à donner inutilement un grand nombre de coups de pompe, lui fait vite regretter la petite économie d'achat qu'il a faite.

Nous ne saurions donc trop recommander aux chauffeurs, dans leur intérêt même, d'acheter une pompe Michelin qui diminuera sensiblement leur fatigue lors du gonflement d'un pneu.

MICHELIN ET Cie.

N. B. — Avant de gonfler, il est indispensable de *décoller l'obus* de son siège en se servant de la petite tige qui coiffe le bouchon de la valve. Faute de cette précaution, l'air ne passe pas ; on croit pomper, on ne pompe pas ; en outre, on risque de *détériorer son manomètre* à cause de la forte pression que l'on provoque ainsi subitement dans le fond du corps de pompe.

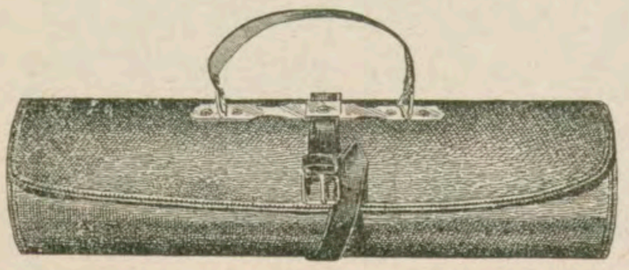
Nouvelles Primes aux Abonnés de la " Vie au Grand Air "

A l'occasion des étrennes, nous avons songé à faire profiter les abonnés de la *Vie au Grand Air* des avantages offerts aux abonnés de *Musica* et de *Femina*. Le sportsman est, par nature, un galant homme et il sera très heureux de pouvoir offrir à une sportswoman de son entourage un des ravissants cadeaux ci-dessous.

Les anciens abonnés de la *Vie au Grand Air* pourront profiter de ces primes en renouvelant d'ores et déjà leur abonnement.

Le Rouleau Porte-Musique " Musica "

Le Rouleau à musique est un objet indispensable pour tous les musiciens. La Maison Ch. et J. Ullmann, *bien connue pour ses articles de musique, a créé à*



notre intention un modèle solide et élégant, permettant de porter la musique pliée ou roulée.

Nous tenons à la disposition de ceux de nos abonnés qui ajouteront 2 fr. 50 pour frais divers (Étranger, 6 fr.) au montant de leur abonnement, un très joli rouleau porte-musique en cuir riche, avec monture en nickel (Valeur 15 francs).

La Broche " Femina "

Cette broche art nouveau, patinée or et ornée de **trois véritables perles fines**, *a été créée pour nos abonnés par l'artiste joaillier* Beaudoin.

Cet admirable bijou ne vaut pas moins de 18 francs. Il suffit de le demander en s'abonnant à la Vie au Grand Air *et de joindre au montant de l'abonnement 3 fr. 50 pour l'écrin modern-style et les frais.*

Le Pendentif " Musica "

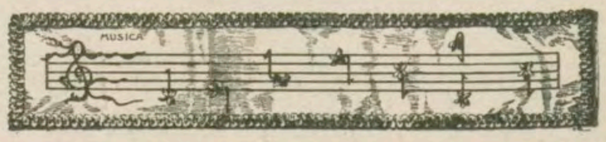
Ce délicieux pendentif, en patiné or, art nouveau, agrémenté d'une **perle fine véritable**, *a été créé par l'artiste joaillier* Beaudoin. *Ce bijou, qui serait certainement vendu de 18 à 20 francs rue de la Paix, sera envoyé à tout abonné de la* Vie au Grand Air *qui nous en fera la demande ; il suffit simplement d'ajouter 3 fr. 50 au montant de l'abonnement pour l'écrin " modern-style " et les frais divers.*

Le Coffret de Parfumerie " Femina "

Le coffret de parfumerie fine Femina, *d'une valeur de 12 francs, a été composé spécialement pour nos abonnés par la maison* Henry, A la Pensée. *Il sera envoyé à tout abonné de la* Vie au Grand Air *joignant au montant de son abonnement 2 fr. 50 pour le coffret et les frais.*

Le Dessus de Clavier " Musica "

M. Henry, A la Pensée, *a composé pour nos abonnées un ravissant dessus de clavier (protège-notes) en soie rose-champagne, sur lequel court un*



délicat et très moderne dessin à broder. Les soies nécessaires à la broderie accompagnent le dessus de clavier.

*Cet ouvrage ne vaut pas moins de 14 francs dans les magasins d'*Henry, A la Pensée. *Il suffit de le demander en s'abonnant et de joindre au montant de l'abonnement 2 fr. 50 pour frais divers.*

Délai pour la Livraison des Primes : 15 jours

Pierre LAFITTE & Cie, Editeurs, 9, avenue de l'Opéra, PARIS

La Collection Complète

12.500 Photogravure

Le Sport en France et à l'Étranger de 1898 à 1902

de la

Vie au Grand Air

* * *

Cinq Années de l'Histoire du Sport

Cinq années, déjà, se sont écoulées depuis la création de la *Vie au Grand Air* et, pendant ces cinq années, il n'est pas une manifestation sportive importante, quel que soit le point du globe qui en ait été le théâtre, qui n'ait été, pour elle, fixée sur la plaque par

LES MEILLEURS PHOTOGRAPHES

et, pour elle, commentée par

LES ÉCRIVAINS LES PLUS GOUTÉS

dans chaque branche du sport.

Il suffit, en effet, de parcourir la collection de la *Vie au Grand Air*, pour constater que

TOUS LES PAYS D'EUROPE

les uns après les autres, l'Afrique, les Indes, la Chine, le Japon, les États-Unis, le Canada, l'Amérique du Sud, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et jusqu'aux terres glacées du pôle, ont été successivement visités, reproduits, analysés, au point de vue sportif.

Les

CINQ VOLUMES

qui constituent, à l'heure actuelle, cette collection, contiennent chacun plus de

600 PAGES

et un total de plus de

12 500 GRAVURES

Ils constituent une

VÉRITABLE HISTOIRE DU SPORT

en France et à l'Étranger pendant les cinq années qui viennent de s'écouler C'est pour le sportsman la

BIBLIOTHÈQUE INDISPENSABLE

la plus documentée et en même temps la plus facile à consulter, puisqu'il n a pas à parcourir des dizaines de journaux spéciaux et variés qui se perdent le plus souvent dans les détails.

Quel que soit le sport qu'il pratique :

L'AUTOMOBILE
LE CYCLISME
L'HIPPISME
LA COURSE A PIED
LE FOOTBALL
LA LUTTE
LA BOXE
L'ESCRIME
L'AVIRON
LE YACHTING
LE TENNIS
L'AEROSTATION
LA CHASSE
LA PÊCHE
LA NATATION
LA COLOMBOPHILIE
LA PHOTOGRAPHIE
LA TAUROMACHIE
LE POLO
LE HOCKEY
LA GYMNASTIQUE
L'ÉQUITATION
LE PATINAGE
LE GOLF
LA PELOTE
LA PAUME
LES POIDS
LE TIR

il trouvera là, résumés sous la forme la plus vivante, tous les événements qui ont marqué pendant ces cinq années. Il revivra par l'imagination ces minutes d'angoisse délicieuse que connaissent seuls les vrais sportsmen.

Conditions de la Souscription

La collection forme, nous l'avons dit,

CINQ MAGNIFIQUES VOLUMES GRAND IN-4 JÉSUS

que nous offrons aux amateurs pour un prix global de

100 FRANCS

payables en un premier versement de 12 francs et 11 versements successifs de 8 francs.

Afin d'en faciliter l'acquisition à tous, nous avons décidé d'accorder à tous les acheteurs un

Crédit de 12 Mois

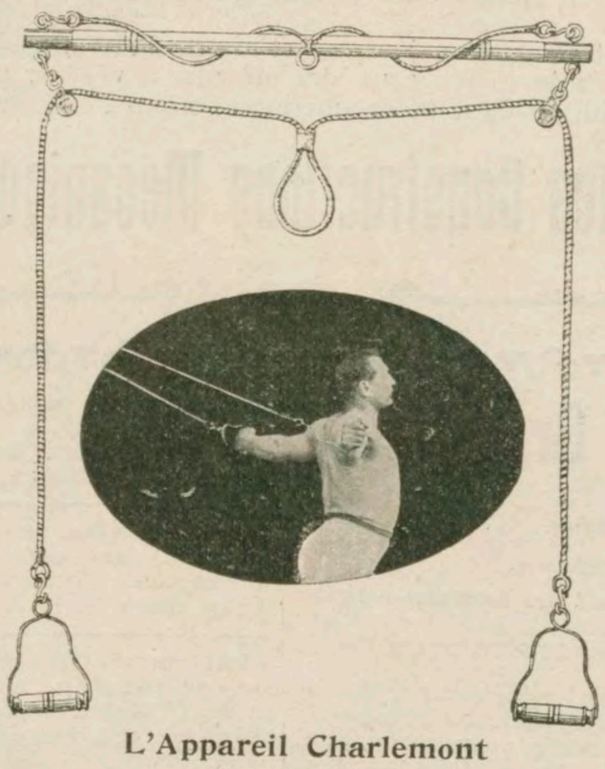
Le premier versement ne devant se faire qu'après la réception de la collection et la vérification de l'achat par le souscripteur.

De plus, la collection est accompagnée d'une

MAGNIFIQUE PRIME GRATUITE

consistant en un **Appareil Charlemont**

d'une valeur de 19 francs, le meilleur "exerciser" connu, le seul qui développe la poitrine, en même temps que les muscles des bras et des jambes et qui peut être employé indifféremment par les athlètes, les hommes, les femmes ou les enfants.



L'Appareil Charlemont
Offert en Prime
à tous nos Souscripteurs.

Sur demande, il est fait une reliure toile moderne, avec fers spéciaux, qui entraîne un supplément de 25 francs, soit au total 125 francs. Le paiement s'en effectue également en 12 mois, à raison d'un premier versement de 15 francs et 11 versements successifs de 10 francs.

Bien spécifier, en souscrivant, si on désire la collection reliée.

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Veuillez m'adresser la collection de la Vie au Grand Air, *formant cinq volumes brochés au prix de* **100 francs**, *que je paierai,* **12 francs** *à la réception des volumes et le solde à raison de* **8 francs** *par mois, sur présentation d'une quittance postale.*

Je recevrai, en même temps, l'appareil Charlemont, à titre de **Prime gratuite**.

Noms et prénoms .....

Profession .....

Domicile .....

SIGNATURE :

P. S. — Je désire la collection reliée, moyennant un supplément de prix de 25 fr. divisible en 12 mensualités, dont la première de 15 francs et les onze autres de 10 francs.

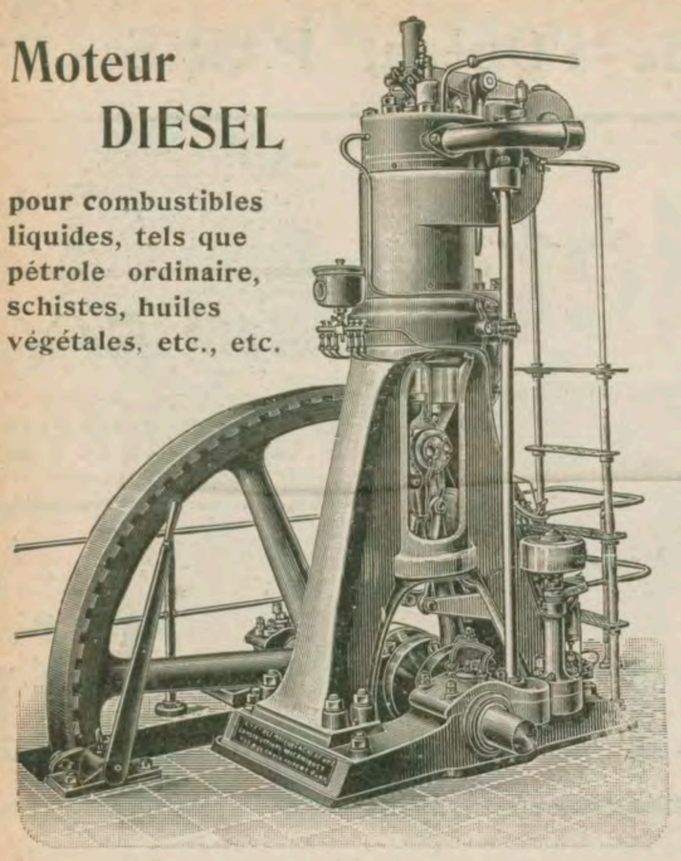
SIGNATURE :

(Rayer la deuxième partie si on désire la collection brochée seulement).

Détacher et remplir le présent bulletin et l'adresser à MM. Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er).

Moteur DIESEL

pour combustibles liquides, tels que pétrole ordinaire, schistes, huiles végétales, etc., etc.



LE MOTEUR DIESEL

L'IMPORTANTE Compagnie française des moteurs à gaz (Otto), 135, rue de la Convention, Paris, XVe, qui, depuis plus de vingt ans, s ivait déjà un développement constant, vient encore d'affirmer sa marche en avant par la nouvelle impulsion qu'elle va donner à la construction du **moteur Diesel**, que ses derniers perfectionnements rendent encore plus remarquable.

Le **moteur Diesel**, du nom de son inventeur, produit une révolution complète par sa conception nouvelle et ses avantages extraordinaires.

C'est une machine motrice dans laquelle s'effectue un travail mécanique provenant de la combustion lente d'un combustible.

Ce combustible peut être du pétrole ordinaire, du schiste à bas prix, des naphtes, des huiles végétales, etc. Sa combustion est obtenue par son contact avec l'air, dont la compression produite par le moteur lui-même élève assez la température pour produire l'inflammation.

Cette combinaison idéale repose sur le principe classique bien connu du briquet à air. Qui de nous ne se rappelle, en effet, le morceau d'amadou enflammé au fond d'un tube en verre dans lequel l'air est comprimé par un piston.

La combustion de ce moteur et ses perfectionnements ont été réalisés par l'ingénieur Diesel, et des licences ont été acquises par les principaux ateliers d'Europe, tels qu'en Allemagne : Krupp, la fabrique de machines d'Augsburg, de Nuremberg, de Munich ; en Suisse : Sulzer frères ; en Belgique : Carels frères ; en Russie : la maison Nobel, etc.

On comprendra que nous ne puissions donner ici une description complète de ce moteur ; mais nous ne pouvons laisser ignorer les conséquences de cette admirable découverte et ses heureuses applications.

La dépense de combustible est inférieure à celle de tous les autres moteurs à pétrole. Elle est par exemple d'environ 180 grammes par cheval-heure effectif disponible, au lieu de 400 grammes.

Cette faible dépense de combustible ne se produit que pendant la marche et elle est proportionnelle à la force développée.

La consommation est très réduite, même en faible charge.

La combustion du pétrole est complète. Pas d'explosion et, par suite, pas de choc, pas de mauvaise odeur et échappement silencieux. Il n'existe plus d'appareil d'inflammation ou de chauffage pour vaporiser le combustible ; donc pas de piles, pas d'accumulateurs, pas de chaudières ni de cheminées, et, malgré cela, le moteur est toujours prêt à être mis en marche par la simple ouverture d'un robinet.

L'emplacement nécessaire est très restreint et l'installation est possible partout, même dans les locaux habités.

Le **moteur Diesel** permet de brûler les pétroles et les huiles les plus lourdes et même les schistes ; en un mot les liquides les moins coûteux et les moins inflammables. Il trouve donc son application partout, aussi bien dans les installations luxueuses, par exemple pour l'éclairage électrique des châteaux, que dans les fermes, les usines, dans la marine, dans les exploitations agricoles et coloniales où les huiles végétales à bas prix, telles que les huiles d'arachides, peuvent être utilisées avec succès.

Le prix de revient du cheval-heure peut varier, suivant la force et le liquide employé, de 0 fr. 03 à 0 fr. 06 le cheval-heure, tandis qu'il varie de 0 fr. 10 à 0 fr. 20 avec le moteur à gaz, et qu'il a sur la machine à vapeur l'immense avantage de supprimer l'encombrement, l'amortissement des frais de premier établissement. Plus de cendres ni de scories, plus de charbon à transporter, car on emploie en combustible liquide seulement le 1/5 ou le 1/6 du poids de charbon qui serait nécessaire avec une même force en machine à vapeur.

Le **moteur Diesel** est donc appelé à remplacer toutes les machines à vapeur et moteurs thermiques connus, et, si nous ajoutons qu'en plus des avantages énumérés les poids et prix des moteurs Diesel actuels sont presque les mêmes que ceux des moteurs à vapeur, nous ne pouvons pas être taxés d'exagération en disant que le moteur Diesel est bien appelé à produire une véritable révolution dans la production commode et économique de force motrice.

Cie Française des Moteurs à Gaz et des Constructions Mécaniques

Téléphones : 718-91 et 709-18
135, rue de la Convention, et 155, rue Croix-Nivert
PARIS (XVe arr.)

es Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

SSURANCES SPORTIVES

s Assurances Spéciales, 20, *Rue Taitbout, Paris*. Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien te, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con- ctent pleine et entière garantie, doit être faite ec beaucoup de soins, et demande le concours spécialistes rompus à la confection des con- ts qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de che- ux et voitures, ou d'assurances individuelles, la lice souscrite ne vaut que par les clauses y ins- tes, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, se chargent de toutes les assurances en néral, et tout particulièrement des assurances ortives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assu- s et ne pas payer des primes exagérées feront nc bien de s'adresser aux **Assurances Spé- ales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donne- nt toutes satisfactions.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** en- ient donner verbalement toutes les explications iles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 283-41.

AUTOMOBILES

ransformation de motocycles à pétrole en voiturettes 2 places côte à côte. Débrayages vitesses. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Téléone 923-05. (6245)

pécialité de location d'**Automobiles**. Garage Dupré **Bob-Walter**, 83, av. Grande-Armée. Téph. 503-50. Vente. Leçons. Achat. Atelier de réations. Plantard, contre maître. (7018)

aris-chauffeur, 28, rue Mogador, Paris, livre de suite les nouveaux modèles *Gladiator, Reult, de Dion*, etc. Grand choix de voitures d'ocsion des premières marques, telles que *Panhard-vassor, Renault, de Dion, Mors*. Toutes voitures l'essai, et garanties. (6310)

Voiture *Renault frères*, modèle 1900. Forme spider (3 places), élégante ; moteur de Dion-Bouton 3 chx 1/2 ; marche garantie, pneus parfait état. Automobile très avantageux p^r véritables touristes. Entretien : 100 fr. par mois. Fait plus de 30 à l'heure. Marche garantie. Prix avantageux. S'adresser à *La Presse*, 12, rue du Croissant, Paris. (2079)

CHIENS

Fieldspaniels, cockers, dressés, puppies, chiots, étalons. Elevage Saint-Michel, Langeais (I.-L.) (7030)

COLLECTIONS

Vie au Grand Air, années 98, 99, 1900. Soigneusement reliées, cédées à 50 fr. O'Delant, 5, rue Pasteur, Vannes. (2029)

A vendre : collection complète et très soignée *Vie au Grand Air* avec tous ses suppléments. S'adresser ou écrire à M. Gabriel Trouvé, à Ressons-sur-Matz (Oise). (2030)

CARTES POSTALES

Auguste Martin, 16, rue du Vieux-Colombier, Paris ; échange cartes postales avec tous pays. Réponse assurée. (7026)

J. van Eeckhoutte, 21, rue Isabeau, Roubaix (France) ; échange cartes France et Etranger. Rép. assurée. (7029)

DIVERS

Amérique centrale, on demande associés ou commanditaires, affaire d'achat et vente de bétail, élevage 20 p. 100 à 30 p. 100. Ecrire détails, Georges, 186, rue de Rivoli. (7028)

Inventeur de navire aérien rech. ing. ou pers. ayant pet. cap. p. prend. brevets d'invention, Fr. et Etr. Avances à décup. en 1 an. M. Thomas, 121, r. des Charrettes, Rouen. (7031)

Jeune homme parlant 5 langues vivantes, très adroit dans tous les sports, cherche emploi quelconque. Bonnes références. Trogoff, rue Théry, Paris (16e). (7032)

Couveuses artificielles à régulateur de chaleur — réussit 90 p. 100, essai. — Volailles toutes races. Œufs clairs remplacés. Album illustré des volailles, f° c. t. Elevage St-Michel, Langeais (I.-L.). (7033)

Echos

POUR LES ÉTRENNES

Les abonnés et lecteurs de la *Vie au Grand Air* sont toujours certains de trouver d'excellents manteaux en caoutchouc, de pluie et de voyage, chez MOREL, passage du Havre, 61 (*près l'entrée de la gare St-Lazare*), maison très recommandée pour la bonne qualité de tous ses produits en caoutchouc.

***

LE SUCCÈS DU SALON

Le grand succès du Salon de l'Automobile a été le nouveau carburateur du commandant Krebs. Ce carburateur, absolument parfait, donne au moteur une souplesse incroyable et permet, par conséquent, un réglage idéal.

Nous pouvons annoncer que la Maison OUTHENIN-CHALANDRE livrera les Panhard et Levassor modèle 1903 avec le carburateur Krebs, que l'on peut essayer dès à présent en s'adressant 4, rue de Chartres, à Neuilly (Porte Maillot).

***

LA VISITE D'UNE USINE

Bien des chauffeurs désirent voir construire la voiture qu'ils piloteront. Mais c'est chose pour ainsi dire impossible, à moins qu'on ne s'adresse au Grand Garage Central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre), concessionnaire des voitures Darracq.

M. L. Jacquier, propriétaire du Garage, ou M. A. Bory, directeur, se feront un plaisir d'emmener leur client visiter les grandes usines Darracq, l'aideront de leurs conseils et lui feront livrer rapidement la voiture qui triompha tant de fois cette année.

OFFICIERS MINISTERIELS

FERME dite de Poily, commune d'Outarville (Lo- ret). C^ce 241 h. 67 ar. 28. Fermage 9000 fr. M. à pr. 275 000 fr. Adj. Ch. not. Paris, le 20 janvier. S'adresser à Me LAVERNE, not. 13, r. Taitbout.

PROPTÉ, r. de la Jonquière, 48 et r. Lantiez, à Paris. C^ce 382^m65. Rev. br. 13514^f. M. à p. 110000^f. Adj. s. 1 ench., le 19 janv. 1903, en l'étude de Me TAUPIN, notaire, à Clichy (Seine).

VILLE DE PARIS

2 TERRAINS A Adj. s. 1 ench. Ch. des Not. de Paris, 13 janv. 1903, 1° av. Félix-Faure. S^ce 297^m. M. à p. 70^f le m. 2° pass. du Moulinet. S^ce 91^m. M. à p. 25^f le m. S'ad. à Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, r. d. Pyramides, DELORME, r. Auber, 11, d. d. l'enc.

OCCASION EXCEPTIONNELLE

A vendre MAISON dans le Xe arrondiss., situation privilégiée. 2 boutiques louées 4 500 fr., locations verbales 4 375 fr. Au total : 8 875 fr.
Prix..... 112 000 fr. Hypothèques.... 70000 f.
Le tout à l'égoût est installé.
S'adresser à Me PERARD, 97, r. Réaumur, Paris.

CHEMINS DE FER DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Voyages internationaux avec **Itinéraires facultatifs**

Depuis le 1er juin 1902, toutes les gares P.-L.-M. délivrent toute l'année des livrets de voyages internationaux avec itinéraires au gré des voyageurs sur les réseaux Est, Nord, Ouest et P.-L.-M. et sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques, bulgares, danois, finlandais, luxembourgeois, néerlandais, norvégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs. Ces voyages, qui peuvent comprendre certains parcours par bateaux à vapeur ou par voiture, doivent, lorsqu'ils sont commencés en France, comporter obligatoirement des parcours à l'étranger.

Pour tous renseignements, s'adresser dans les gares P.-L.-M. ou consulter le *Livret-Guide Officiel* P.-L.-M., vendu 0 fr. 50 dans toutes les gares, bureaux de villes et agences de la Compagnie et envoyé contre 0 fr. 85 adressés en timbres-poste au Service Central de l'Exploitation (Publicité), 20, boulevard Diderot, Paris (12e arr.).

NICE Grand Hôtel des Empereurs
Arrangements pour séjour

Le Gérant : JARRIGE.

CORBEIL. — Imprimerie ÉD. CRÉTÉ.